Nordboernes Skibe i Vikinge- og Sagatiden

Förord till den elektroniska utgåvan

Dette *Særtryk av "Folkelæsning" 1900 n:r 243* er digitaliseret i september 2007 fra Harvard University av Google Books og anpasset til Projekt Runeberg i maj 2014 av Ralph E.

Guðmundson – Nordboernes Skibe i Vikinga- og Sagatiden – 1900

NORDBOERNES SKIBE

i

Vikinge- og Sagatiden.

Af

Valtýr Guðmundsson.

Med 7 Billeder.

Ved Udvalget for Folkeoplysnings Fremme.

Kjøbenhavn.

I Kommission hos G. E. C. Gad.

1900

Særtryk Nr. 192.Pris 25 Øre.

NORDBOERNES SKIBE

i

Vikinge- og Sagatiden.

———

Af

Valtýr Guðmundsson.

Med 7 Billeder.

Ved Udvalget for Folkeoplysnings Fremme.

Kjøbenhavn.

I Kommission hos G. E. C. Gad.

1900

Særtryk Nr. 192.Pris 25 Øre.

Særtryk af »Folkelæsning« 1900, Nr. 243.

Det Hoffensbergske Etabl. - Kjøbenhavn.

Nordboernes Skibe

í Vikinge- og Sagatiden.

Af Dr. *Valtýr. Guðmundsson.*

——

Der findes i de nordiske Oldskrifter en Mængde Oplysninger om Nordboernes Skibe og deres Indretning, hvoraf man kan se, at Skibsbygningskunsten hos dem allerede meget tidlig var naaet til en forholdsvis høj Udvikling. Dette er ogsaa blevet stadfæstet ved adskillige Fund af Skibe, som det er lykkedes at fremdrage af Jorden, saavel fra den forhistoriske Tid som fra selve Vikingetiden. Der er saaledes, foruden flere smaa Baade (af udhulede Træstammer), fundet ikke mindre end tre nogenlunde velbevarede Skibe fra Oldtiden, nemlig Nydamsbaaden (fundet 1863 i Nydamsmose i Sundeved, nær Alssund; nu i Musæet i Kiel), en meget stor Robaad med 28 Aarer, der antages at hidrøre fra det 4. Aarhundrede, Tuneskibet (fundet 1867 i Nærheden af Frederiksstad i Norge; nu i Kristiania), et klinkbygget Sejlskib, der synes at have haft 24 Aarer og menes at stamme fra det 9. Aarhundrede, og Gokstadskibet (fundet 1880 ved Sandefjord i Norge), et temmelig stort Skib med 32 Aarer, Mast og Sejl, som antages at stamme fra Slutningen af det 9. Aarhundrede (Fig, l); det findes nu i en særskilt Bygning i Kristiania. Detsidstnävnte Skibs Længde mellem Stævnene ved Rælingen er $72\frac{1}{2}$ Fod, Bredden ved Rælingen $16\frac{3}{4}$ F. og Højden fra Kjølplankens Underside til Rælingen ved Midten $5\frac{1}{2}$ F., men ved Enderne omtrent $8\frac{1}{2}$ F.; der er saaledes en Stigning af omtrent 3 F., som Enderne er højere end Midten, og denne stærke Bøjning af Rælingen opefter finder først Sted hen imod Enderne, medens den øvrige Del af Rælingen næsten er ligeløbende med Vandlinien. Fig. 1. Vikingeskibet fra Gokstad ved Sandefjord, som man har tænkt, sig det i sejlklar Stand, naar

de manglende Stavnspidser, Sejl, Tove og Mast blev tilf÷jede. Ved at sammenholde de Oplysninger, der kunne hentes fra disse Skibe, samt de Afbildninger af Skibe, der findes paa det navnkundige BayeuxtapetI »Folkelæsning« Nr. 94, Joh. Steenstrup: Englands Erobring ved Hertug Vilhelm af Normandiet (1877), findes Billeder af Bayeuxtapetet med Forklaringer (S. 74—75).fra det 11. Aarhundrede (fuldständig afbildet paa Väggene i Frederiksborg Slot), med de Meddelelser, som findes i Oldskrifterne, kan man danne sig en nogenlunde tydelig Forestilling om Nordboernes Skibe i Vikinge- og Sagatiden, deres Indretning og Bygningsmaade,

Alle Fartöjer inddeltes efter deres Störrelse i tre Hovedklasser: 1. Baade, 2. Smaaskibe (ogsaa kaldte Baadskibe), og 3. Storskibe (eller blot Skibe), Hver enkelt af disse tre Hovedklasser inddeltes igjen i forskjellige Underafdelinger, dels efter Aaremängden eller Rorbänkenes og Rum- menes Antal (se S. 10), dels efter deres Form (Langskibe o. s. v.), Udsmykning (f Ex. Drage- skibe) og övrige Egenskaber. End videre inddeltes Skibene efter deres Anvendelse (Fiskerbaade, Handelsskibe, Krigsskibe) og deres Södygtighed (Havskibe og Kystfartöjer). For alle disse forskjel- lige Klasser og Underafdelinger haves der i Old- skrifterne särskilte Navne.

Af Baade havde man fölgende Arter: Ege- baaden {eikja), der oprindelig kun var af en ud- hulet Egestamme*), men som senere betegnede en simpel Baad uden Kjöl; Prammen [prámr), af lig- nende Skikkelse, fladbundet og med ret afskaaren Agterende; Jollen (käna) og Färgebaaden (ferja), der begge synes at have haft en almindelig Skibs- form, med Kjöl og spidse Stavne. - Kun i Grön- land og Vinland omtales Skindbaaden {húdkeipr, keipull).

*) Jvfr. Plinius (hist. nat. XVI, Z03): "singulis arboribus cavatis"

Af Smaaskibene var de almindeligste Fär- geskibet {ferjuskip) og Jagten eller Skuden (skúta). Navnet "Skude" brugtes dog om Skibe af meget forskjellig Störrelse, saa at de störste af dem endog kunde väre Havskibe. Navnet synes derfor at have sigtet til Formen, uden at man dog nu er i Stand til at paapege dennes särlige Ejen- dommelighed. I Modsätning til de större Skuder (der kunde anvendes som Krigsskibe og Handels- skibe) kaldtes de almindelige Skuder ofte for Smaa- skuder {smáskúta).

Baadene og Smaaskibene brugtes väsentlig som Fiskerfartöjer og til almindelig Befordring langs Kysten, skjönt forskjellige af de mindre Krigs- skibe undertiden ogsaa findes henregnede til Smaa- skibenes Klasse. Deres Störrelse regnedes efter Aaremängden, hvorefter de faldt i forskjellige Klasser, som f. Ex. en Toaarer, Firaarer, Sex- aarer, Otteaarer, Tiaarer, Tolvaarer o. s. v. Deres Bygning og Udrustning var undertiden meget simpel. Saaledes omtales der i Norge i Aaret 1138 nogle Skuder med 24 Aarer (der ganske vist var byggede af Finlapperne, men som brugtes af Nordmänd), som var helt uden Söm og hvis Klädningsplanker kun var bundne sammen med Dyresener, ligesom man istedenfor Knäer be- nyttede Vidjer. Et lignende Fartöj, sammennaglet med Tränagler og bundet sammen med Dyresener, siges i Aaret 1189 at väre kommet fra Grönland til Island med en Besätning af 13 Mand. Skjönt en saa simpel Bygningsmaade vistnok närmest maa regnes for en Undtagelse, synes dog en del- vis Benyttelse af Träsöm og Baand i de mindreFartöjer ikke at have väret saa helt ualmindelig, hvilket blandt andet kan sluttes af Gokstadsktbet, hvor enkelte af Klädningsplankerne er fästede med Tränagler, og Spanterne kun bundne med Rodträvler saavel til Kjölen som til Klädnings- plankerne.

De mindre Fartöjer var dels udelukkende Ro- baade, dels forsynede med Mast og Sejl. De havde löse Tofter og löse Brädder i Bunden til at gaa paa. Istedenfor Anker brugtes (i alt Fald paa Baadene) hyppigst som Bundfäste en Sten (stjórt), ofte én til hver Side (ílar).

Storskibene deltes efter deres Brug i to Klasser: Handelsskibe og Krigsskibe. Men da Handel og Viking i Vikingetiden var saa nöje forbundne, lader en skarp Adskillelse mellem disse to Klasser sig ikke gjennemföre, idet mange Skibe var begge Dele paa én Gang og de allerfleste Handelsskibe i fornödent Fald kunde tjene som Krigsskibe. Man maa derfor tii Handelsskibene henregne de Skibe, som overvejende brugtes som saadanne. Desuden haves der forskjellige andre Skjelnemärker mellem disse to Klasser. Saaledes var Handelsskibene en hel Del höjere og svärere end Krigsskibene og havde derfor en langt större Södygtighed. De var med andre Ord hvad man kaldte Havskibe, d. v. s. Skibe, hvormed man kunde vove sig ud paa Atlanterhavet og fore- tage längere

Farter, medens Krigsskibene mest var beregnede til Kystfart og kortere Togter.

Medens Handelsskibene nästen udelukkende var Sejlskibe, var Krigsskibene overvejende Rofar- töjer. Saavel af Hensyn til dette som paa Grundaf den forskjellige Brug, som de väsentlig var bestemte til, var ogsaa deres Indretning i flere Henseender forskjellig.

Som Handelsskib brugtes i den äldste Tid särlig Kjolen {kjóll*)); men i den störste Del af Sagatiden var dog Knorren (knörr**)) og Byrdingen de almindeligste Handelsskibe, af hvilke det sidste särlig tjente til Fragtfart langs Kysten. Ved Siden af disse brugtes ogsaa de störste Skuder og Färgeskibe undertiden som Handelsskibe. I den senere Del af Sagatiden brugtes särlig til längere Farter den langt bredere (og vistnok ogsaa höjere) Busse (búsa***)), samt endelig Koggen (kuggr), som dog efterhaanden udviklede sig til et stort Krigsskib, skjönt den stadig tillige tjente som Handelsskib.

Handelsskibene var som Regel temmelig höje over Vandet og ret brede i Forhold til Längden. De havde kun et Halvdäk i For- og Bagstavnen, samt de större af dem et smalt Sidedäk eller en Gang langs Siderne til Forbindelse af Halvdäkkene. Den övrige Del af Skibet var et aabent Lastrum, der i alt Fald kun havde en Bundtilje paa de lavtliggende Bjälker eller selve Spanterne. Ladningen maatte derfor under Sejladsen däkkes forsvarlig med Huder, der blev surrede fast om denne. De var forsynede med én Mast og et firkantet Raasejl, men synes kun at have haft Aarer agter og for, uden for Lastrummet. De var derfor nästen udelukkende Sejlskibe og maatte

*) Jvfr. Angelsaxisk ceól. **) Jvfr. Angelsaxisk cnearr, ***) Jvfr. middealderlig Latin bussa.ligge og vente paa Bör, naar det var stille Vejr eller Vinden ikke var gunstig, hvad der meget jävnlig fremhäves i Sagaerne. For övrigt var Handelsskibene saavel med Hensyn til deres Byg- ningsmaade som til deres Udrustning ikke väsentlig forskjellige fra Krigsskibene, naar undtages den min- dre Udsmykning og hvad der ellers stod i nöje Forbindelse med den forskjellige Brug.

Krigsskibene kan inddeles i tre Klasser: de äldste Vikingeskibe, Langskibene og andre Krigsskibe.

Som Vikingeskibe brugtes i den äldste Tid isär Asken (askr*)) og Elliden {ellidi**)), om hvis Former man ikke har nogen klar Forestilling. De har dog sandsynligvis lignet de senere Han- delsskibe en hel Del og overvejende väret Sejl- skibe, men dog ogsaa väret forsynede med en betydelig Rokraft, langt större end Handelsskibene. De synes ogsaa at have väret temmelig store og ret södygtige, da man med dem foretog Togter til fremmede Lande, i alt Fald med Askene, elter hvilke de nordiske Vikinger hos fremmede Folke- slag fik Navnet »Askmänd«.

Langskibene {langskip ***)), synes fö¸rst at väre komne i Brug i det 10. Aarhundrede, Deres Hovedsärkjende var, at de var smalle, men meget lange i Forhold til Bredden, med höje og spidse Stavne, men temmelig lav Rä- ling midtskibs. Skjönt de var forsynede med Mast og Sejl, var de dog overvejende Rofartöjer

*) Jvfr. middelald. Latin askus, middelald. Gräsk askos. ") Jvfr. Lithauisk eldija. '**) Jvfr, Latin navis longa.og stod langt tilbage for Handelsskibene i Södyg- tighed. De egnede sig derfor mindre godt til längere, oversöiske Farter, og Farvandene ved Färöerne og Island regnedes for farlige for dem. De sejlede dog frit over Nordsöen, og der gjor- des ogsaa lange Rejser med dem langs Fast- landets Kyster, endog helt ind i Middelhavet. Deres Bestemmelse var at väre Kampskibe, og med det for Öje var hele deres Indretning og Ud- rustning foretaget. Langskibenes Störrelse var meget forskjellig og opgaves efter Rorbänkenes Tal, f. Ex. en Trettenbänker, Femten- bänker, Tyvebänker, Tredivebänker o. s. v., d, v. s. med henholdsvis 13, 15, 20 og 30 Ror- bänke til hver Side eller med henholdsvis 26, 30, 40 og 60 Aarer, idet der fra hver RorbÃ¦nk udgik Ã©n Aare, For de störste Skibes Vedkom- mende var det ogsaa almindeligt at angive Störrel- sen efter det Antal Rum (se S. 17 flg.), hvori Skibet var inddelt, f. Ex. med 25, 30, 40, 50, 60 o. s. v. Rum, hvad der vil sige det samme som med hen- holdsvis 25, 30, 40, 50, 60 Rorbänke {eller 50, 60, 80, 100, 120 Aarer), idet Rummenes Antal altid var det samme, som Rorbänkenes Antal til hver Side. Det mindste Skib, hvis Störrelse regnedes efter Rorbänkenes Antal, var en Trettenbänker, og det störste Langskib, som findes omtalt i de historiske Sagaer, er Knud den stores väldige Drageskib, som siges at have haft 60 Rum (eller 120 Aarer). I de fabelagtige Sagaer omtales Skibe med 100 Rum, men dette maa sikkert betragtes som en Overdrivelse.

Foruden efter Störrelsen inddeltes Langskibeneefter deres forskjellige Form, Udsmykning eller övrige Egenskaber i flere Klasser, af hvilke de fölgende var de almindeligste: Skeden (skeid*)), et meget smalt og hurtigsejlende Skib, Snäkken (snekkja), et Slags Snabebkib, Dragen {dreki), forsynet med et Dragehoved og en Dragehate (Fig. 4 og 7) og jävnlig betydelig svärere og höjere end andre Langskibe, saa at Rälingen (som det f. Ex. fremhäves om Ormen Lange) kunde väre saa höj som paa Havskibe, og ende- 1ig Barden (bardi), et Slags Vädderskib, hvis Stavne forneden var forsynede med en Indretning til at bore andre Skibe i Sänk med. Enkelte Busser kunde ogsaa väre Langskibe (langskips- búsa), men i Almindelighed var de det ikke. Ogsaa enkelte af de större Skuder findes undertiden henregnede til Langskibsklassen, men de brugtes dt^ själden som Kampskibe. Derimod anvendtes de mindre Skibe meget almindelig i Krigstjenesten som hurtigsejlende "Löbeskibe" (hleypiskúta, létti- skúta) for Spejdere og Budbringere.

Af Krigsskibe uden for Langskibsklassen kan särlig fremhäves Karven (karfi**)). skjönt den hyppigst findes omtalt som et Slags Lystfartöj. Senere blev ogsaa Koggerne udrustede som Krigs- skibe. - Som fremmede Krigsskibe omtales end videre i Oldskrifterne baade Galejen {galeid***)) og Dromunden (drómunder+), men disse Navne findes aldrig brugt om nordiske Skibe.

*) Jvfr. Gräsk sxedia. **) Jvfr. middelald. Latin carabus, Gräsk kagabos. ***) Jvfr. middelald. Latin galtida. +) jvfr. middelald. Gräsk ogomov.Som Modsätning til Langskibene og de övrige Krigsskibe, der brugtes som Slagskibe, stod Byr- dingen (byrdingr*)), som i Krigstjenesten ude- lukkende brugtes som Lastskib, navnlig til Forsyning med Födemidler (vistabyrdingr).

Skildringer af Bygning af Krigsskibe findes flere Steder i Sagaerne (f. Ex. Bygningen af Ormen Lange). Bygningen foregik i Reglen under et Skur eller et Tag, der hvilede paa Stolper (hróf). Her sattes förstKjölen paa en Stabel eller de saa- kaldte Bakkestokke, og dernäst tilföjedes Stavnene og Spanter og Knäer samt en Räkke Tvärbaand eller Bjälker, der gik tvärs over Skibet og tjente til at sammenholde dette (se Fig. 2 A og Fig. 4 c). Af disse Baand havde enkelte säregne Navne, som f. Ex. Hovedbaandet, Mastebaandet og Ösningsbaandet. Uden paa Spanterne blev der dernäst klädt med Planker, som lagdes saaledes, at hver höjere liggende Planke gik lidt ud over Kanten af den näst nedenfor liggende (se Fig. 2 A og Fig. 6 A), Til Tätning imellem de en- kelte Lag brugte man Fähaar, opträvlet Tovvärk eller lignende, undertiden (som i Gokstadskibet) sammensnoet til en Snor, medens Plankerne ind- byrdes blev forbundne ved gjennemgaaende Järn- nagler, der udvendig havde flade, runde Hoveder, men indvendig blev forsynede med smaa firkantede Järnplader, som klinkedes fast.

Rälingen var sammensat af tre Dele (se Fig. 2 A og C): den udvendige Plankebeklädning, selve Rälingsplanken og en til dennes indvendige

*) Jvfr. Latin navis oneraria.Side forneden fæstet List (*rim*), der var forsynet med en Række Huller, de saakaldte Klover (Fig. 2 B), hvorigjennem Teltsnorene blev trukne, naar Skibet blev tjældet (se S. 15 flg.). Da Rælingen paa Krigsskibene som Regel var temmelig lav, blev der jævnlig, naar der forestod et Slag, ovenpaa denne opsat Skanseborde (*vígi*) eller Kampskjærme {víggyrölar) til Dækning mod de fra de fjendtlige Skibe udslyngede Kastevaaben. Ellers var der jævnlig langs Krigsskibenes Ræling, særlig naar man vilde stadse under Sejladsen, hængt en Række forskjelligfarvede Skjolde (se Fig. 1 og 7), som navnlig i nogen Afstand maa have taget sig prægtigt ud. Fig. 2. *A* Tværsnit af Gokstadskibet gjennem Mastesporet; man ser saavel Ordningen af Klædningsplanker som af Spanter (under Tværbaandene) samt disses Fortsættelse ved Knæer {over Tværbaandene), endelig selve Tværbaandet med Fals til Dækket og överst Rælingens Sammensætning. *B* den indvendige Side af Rälingen, hvor »Kloverne« (Hullerne til Teltsnorene) komme til Syne. *C* Tværsnit af Rælingen: man ser selve Rælingsplanken og den til denne paa den indvendige Side forneden fæstede List tillige med en »Klove«, samt Klædningsplankernes Sammensætning paa den udvendige Side.

Stavnene var i Reglen temmelig høje, spidse og opadbøjede og endte øverst ligesom iet Slags Spir eller Stang, som kaldtes Branden (smlgn. Fig. 1). De var desuden jävnlig prydede med et eller flere udskaarne Hoveder, undertiden i Form af et Menneskehoved, men dog hyppigst et Dyrehoved eller en Fugleskikkelse, f. Ex. et Tyre-

hoved, et Bisonoxehoved, et Dragehoved, en Grib, en Trane o. s. v., hvorefter da Skibene som oftest fik Navn {som f. Ex. Olaf Tryggvessöns Skibe »Tranen« og »Ormen«, d. v. s. Dragen).

Paa Drageskibene (som f. Ex. Ormen Lange og Ormen Korte) var kun Forstavnen prydet med et Dragehoved, medens Bagstavnen var forsynet med en Dragehale (i Form af en opadböjet Fiske- hale), saa at selve Skibet kom til at forestille Dragens Krop og Sejlet dens Vinger {se Fig. 4 og 7). Hovederne var löse og kunde tages ned og sättes paa efter Behag. Derfor siger Kong Svend Tveskjäg, da han för Svoldslaget ser Er- ling Skjalgssöns »Sked« (som ikke var forsynet med noget Hoved) sejle forbi og tror, at det er Ormen Lange: »Räd er Olaf Tryggvessön nu, han tör ikke sejle med Hovederne paa sit Skib« (d. V. s. for ikke at röbe, at det er Kongeskibet, og for lettere at kunne slippe forbi). De äldste islandske Love begyndte med den Bestemmelse, at det var alle forbudt at sejle ind til Landet med »gabende Hoveder eller opspilet Snabel», for ikke at skrämme Landvätterne (Landets Skytsaander). Dersom man kom sejlende paa Skibe, der var for- synede med saadanne Hoveder, skulde de tages ned, saa snart man fik Landet i Sigte. - Den överste udvendige Krumning af selve Stavnen kaldtes Nakken (svíri) i Modsätning til Hulhedenindvendig, som kaldtes Halsen eller Luftröret (háls, bark). Neden for Nakken var der imellem Skibets Bove en skarp, fremstaaende Kant, som kaldtes Bardet [bard], der dannede en Fortsät- telse af Kjölen (se Fig, 4) og forenedes med denne ved et krumt Mellemstykke, Staalet [stál). Paa Vädderskibene (som f. Ex. paa Erik Jarls be- römte »Järnbarde») var begge Bardene (baade paa For- og Bagstavnen) forsynede med en Järn- kam og Järnpigge til at bore andre Skibe i Sänk med, hvorefter disse Skibe fik deres Navn (se S. 11).

Baade Hovederne, Brandene og Nakkerne var ofte stärkt forgyldte, ligesom hele Forstavnen ofte udvendig var indlagt med prägtig udskaarne, dels malede, dels forgyldte Plader. End videre var der paa Forstavnen jävnlig opsat en Vejrflöj, som ikke själden var forgyldt. Medens de fleste Skibe kun var tjärede udvendig, var dog mange Krigsskibe (og endogsaa enkelte Handelsskibe) malede med for- skjellige Farver over det hele oven for Vandgangen.

Medens Handelsskibene havde et aabent Last- rum i Midten af Skibet, havde Krigsskibene Däk over det hele, et höjere Halvdäk i Bag- stavnen, kaldet Löftingen, og et andet i For- stavnen, kaldet Forstavnsdäk, samt et betydelig lavere Mellemdäk i Midten, hvis Brädder med deres Ender hvilede i en Fals paa Tvärbaandene (Fig. 4), Da disse Däk imidlertid var saa lavt- liggende, at man ikke kunde opholde sig neden under dem, blev Skibene til Värn mod Sol og Regn tjäldede, d. e. et Telttag blev spändt over dem, der bares oppe dels af en Räkke Galger langs Skibets Midte, dels af löse Teltstötter ellerTeltbukke {se Fig. 3 A og B) og en oven paa disse hvilende vandret Teltaas. For at hindre det Regnvand, der dryppede ned fra Teltene, fra at löbe ned paa Däkkene, lod man Kanten af Teltet hänge ud over Rälingen, medens der i dets

Fig. 3. Teltstelter eller Teltbakke (fra Godstadskibet) med ud- skaarne og malede Dyrehoveder, snarest Hestehoveder.

Underside, et Stykke oven for selve Kanten, var fästet Snore, hvis Ender blev trukne igjennem Kloverne, de ovenfor omtalte Huller i den til Rälingsplanken fästede List (se Fig. 2 B ogC), hvor de blev fastgjorte ved Hjälp af nogle smaa, ejendommeligt formede Trästykker {Fig. 5 B), der kjendes fra Gokstadskibet. Naar det var mörkt, blev der tändt Lys under Teltene.

Alle Krigsskibe inddeltes i flere eller färre Rum, hvorved forstodes Pladsen imellem et Par Tvärbaand (se Fig. 4). Rummenes Antal rettede sig altsaa efter Skibenes Störrelse eller Längde. Mange af disse Rum havde säregne Navne. Den forreste Del af Skibet, lige fra det Sted, hvor Rä- lingen begyndte at häve sig over Höjden midt- skibs, kaldtes Rejsning {rausn), som igjen deltes i selve Forstavnsrummet og Saxen (söx), der synes at have faaet sit Navn af den Lighed, som den gradvis indsnä¦vrede Räling her kom til at faa med en aaben Sax (se Fig. 4). Näst agten- for Rejsningen kom Öserummet, eller forsaavidt der fandtes to saadanne (hvad der altid synes at have väret Tilfäldet i de större Skibe), det for- reste Öserum. Dernäst kom det forreste For- rum, hvorefter Rummene kun synes at have haft Navn efter deres Nummerorden indtil Maste- pladsen (sigluskeid), som deltes i Hovedbaands- rummet (höfudbitarúm) foran Masten og Klove- rummet (klofarúm) bag Masten. Derefter synes

Rummene igjen at have haft Navn efter deres Nummerorden, regnet fra Bagstavnen, af hvilke kun Navnet Tredjerum (pridjarúm) forekommer i Oldskrifterne. Agten for disse Rum kom det bageste Forrum, hvorefter fulgte det bageste Öserum, forsaavidt der i Skibet fandtes to Öse- rum. Ellers strakte det bageste Forrum sig helt hen til Löftingen, der betegnede hele den höjere,Längdesnit af et Drageskip. a Hovedfjälen. b en Rorbänk. c Tvärbaand, ddd Galger, hvorpaa Telttaget hvilede midtskibs. - Den skraverede Halvdel i den nederste Figur viser Däkkene, der hviler i Falser paa Tvärbaandene.bageste Del af Skibet, som svarede til Rejsningen forude, og som ligesom denne bestod af to Dele: selve Bagstavnsrummet og Snävringsrummet (krapparúm), der svarede til Saxen i Forstavnen (se Fig. 4). - Til denne Inddeling maa dog be- märkes, at i Sagaernes Skildringer synes Navnet »Forrum» ofte at blive brugt om hele Midtpartiet af Skibet, imellem de to Öserum, eller i alt Fald at indbefatte de navnlöse Rum, der kun betegnedes ved deres Nummerorden, men maaske ikke selve Mastepladsen. I denne udvidede Betydning synes Navnet »Forrum» at bruges i Skildringen af Kampen paa Ormen Lange i Svoldslaget, og det samme er Tilfäldet flere Steder. Denne Betydning af Navnet synes at väre overfört paa Krigsskibene fra de almindelige Baade, hvor Forrummet i Virke- ligheden udgjorde hele Midtpartiet, idet disse kun deltes i tre Dele: Forstavnen (ogsaa kaldet Halsen eller Luftröret), Forrummet og Bag- stavnen (ogsaa kaldet Öserummet).

Langs Midten af Skibets Däk var der en aaben Plads, hvor man kunde beväge sig frit frem og tilbage, medens der langs begge Skibs- sider var en Räkke korte Rorbänke {sess). Ved den frie Gang i Skibets Midte deltes hvert Rum i to Halvrum (hálfrými), saaledes at der i hvert Halvrum eller til hver Side fandtes én Rorbänk (Kig, 4 b o. s. v.), hvorfra der udgik én Aare. Rorbänkene synes at have väret luk- kede Kistebänke {hálfrymiskista), hvori Folkene opbevarede deres Kläder og Rejsekost. Paa Ror- bänkene synes Folkene ogsaa at have ligget om Natten i et Slags Soveposer eller Skindsäkke(húdfat), som jävnlig omtales, medens egentlige Senge kun nävnes i selve Löftingen. Kun ét Sted antydes Hängeköjer.

Fig. 5. Fra Gokstadskibet A Et Stykke af Rälingen paa en Baad (fundet i Gokstadskibet) med en «Aarevogn« (et Aare- brät) fästet oven paa denne, d. v. s. en krumböjet Aaretol tillige med et Hamlebaand (Aarestrop) og et Stykke af Aaren i Baandet (Hamlebaandet og Aaren er her tilföjede). B Trä- stykke, hvormed Teltsnorene fästedes paa den indvendige Side af Kloverne (Snorehullerne). C Skydeklap, hvormed Aarehullerne lukkedes indvendig D et Aarehul.

Paa omtrent alle Krigsskibe bevägede Aa- rerne sig i Aarehuller (hábora) i Skibets Sider, hvorigjennem Aaren blev stukket ud (Fig. 4). For at Aarebladene kunde stikkes ud, uden at Hullerne blev altfor store, var der i den bageste Halvdel af hvert Huls Omkreds skraat opefter fra den vand- rette Gjennemsnitslinie udskaaret en lille Split (se Fig. 5 D), og naar Aarerne var tagne ind, blev Hullerne lukkede med Skydeklapper (se Fig. 5 C), som sad indenbords. I Almindelighed var derkun én Räkke Aarehuller i hver Skibsside, men der gaves dog ogsaa toradaarede Skibe, altsaa med en dobbelt Räkke Aarehuller, saa at Skibet blev roet frem med en dobbelt Räkke Aarer paa hver Side, den ene Räkke over den anden. Paa mindre Skibe derimod, hvor man istedenfor Rorbänke havde Tofter (Dopta), bevägede Aarerne sig i en Aarestrop, kaldet Hamlebaand, der var fästet til en Aaretol (hár), som bestod af et opstaaende Krumträ, der udgjorde en Del af et oven paa Rälingen anbragt Plankestykke eller Aarebrät (se Fig. 5 A), som tilsammen kaldtes Aarevognen (háreid).

Roret (stýri) bestod af en Planke af Form som en bred Aare, med et bredt Blad for neden {Fig. 6 B). Det havde omtrent i Midten et rundt Hul, hvorigjennem der gik et Tov, ved hvis Hjälp det fästedes til Skibssiden (Fig. 6 A), medens den överste runde Hals blev omfattet af en Lökke eller et Hamlebaand (Fig, 6 B). Överst paa Rorhalsen (der for oven var forsynet med en Knap, som undertiden synes at have väret udskaaren i Form af et Menneskehoved) var der en firkantet Aabning, hvori Rorpinden (hjálmunvölr) blev stukket ind (Fig. 6 A), og ved Hjälp af den drejedes Roret. Roret hängte paa höjre Side af Bagstavnen (se Fig. 4 og 7), hvorfor denne Side fik Navnet Styrbord, medens den modsatte Side, til venstre for Styrmanden, kaldtes Bagbord. Til Stötte for den Styrende eller Rörmanden fandtes der et Brät tvärs over Skibet (se Fig. 4 a), som kaldtes Hovedfjälen (höfdafjöl).

Skibene havde kun én Mast, der var lös ogkunde rejses og lägges ned efter Behag. Dens nederste Ende hvilede i

et Mastespor eller en Aab- ning i en svä¦r Blok, der havde sin Plads over de mellemste Spanter midt i Skibet og kaldtes »Ma- stefisken« (se Fig. 4). Mastesporet strakte sig

Fig. 6. Roret (fra Gokstadskibet). A Roret set bagfra; man ser, hvorledes det fästes lil Skibssiden ved Hjälp af et Tov, der gaar igjennem det og derfra igjeimem [-Skibs- siden.-] {+Skibssiden.+} Foroven ses Rorpinden, hvormed Roret drejedes. B Roret sel fra Siden; om Rorhalsen ses Hamlebaandet.

med samme Bredde et Stykke agterover, for at lette Mastens Rejsning og Nedlägning. Naar Ma- sten blev nedlagt, hvilede den tillige med Raa og Sejl paa en Räkke Galger, der med bestemte Mellem- rum stod langs Skibets Midte, saa höjt, at manbekvemt kunde gaa frem og tilbage under dem (Fig. 4 ddd.). Hyppigst synes dog Masten, navn- lig naar Nedlägningen kun var midlertidig og Sejladsen skulde fortsättes, at väre bleven nedlagt paa den Maade, at den häldedes over, saa at den i en skraa Stilling kom til at hvile paa den agterste Galge, medens den nederste Ende hvilede i selve Mastesporet. Galgerne synes tillige at have tjent som Teltstötter, saa langt de rakte, medens man baade for og agter havde löse Teltstötter (se S. 15 flg.). Naar Masten var rejst, blev den stöttet ved forskjellige Tove, ét til Forstavnen og flere til hver Side {Fig. 7). Disse Tove, som i Reglen var Skindtove (navnlig af Hvalroshud), fästedes omkring Mastens Top (húnn), og tät under det Sted, hvor de stödte sammen, var der et Hul (húnbora), hvor- igjennem Hejsetovet for Raaen gik. Raaen holdtes til Masten ved en Ring, kaldet Rakken, ved hvis Hjälp den kunde skydes op og ned. I hver af Raaens Ender var der fästet et Brase- tov (aktaumar), for at give den en saadan Stilling, som Vinden krävede. Naar man skulde krydse, udspiledes Sejlet ved Hjälp af et Spryd, som kaldtes Krydsaas (beitiáss). Omkring Mastens Top var der undertiden paa Krigsskibe en Mastekurv, som kaldtes Topkastel (húnkastali), hvor der i Sö- slag stod et Par Krigere for at holde Udkig og for derfra at udslynge Kastevaaben mod Fjenden (se Fig. 7).

Sejlet var et firkantet Raasejl (Fig. 7) hyp- pigst af Vadmel, men dog undertiden af andre Stoffer. Det var paa Krigsskibene (og undertiden ogsaa paa Handelsskibe) jävnlig stribet, med röde,blaa eller grönne Striber, ja undertiden endogsaa broderet eller udsyet med smukke Billeder (sett skript), ligesom der findes omtalt Sejl af forskjellig farvede og meget kostbare Stoffer.

Fig. 7. Et Drageskib med en Räkke forskjelligfarvede Skjolde hängte langs Rälingen, forsynet med Mast og Sejl og et Topkastel (Mastekurv). Tegnet efter Afbildninger af Skibe paa ayeuxtapetet og andre gamle Afbildninger.

Ösningen af det indträngende Vand sketei den äldre Tid ved Hjälp af Bötter eller Baljer (byiiuaustr, stampaaustr), saaledes at en Mand stod nede i Bunden paa Skibet og fyldte Bötten, hvor- efter han rakte den til en anden, der stod paa Däkket og saa tömte den ud over Rälingen. Se- nere foregik Ösningen ved Hjälp af en Pumpe (däluaustr), som dog först synes at väre kom- men i Brug henved 1100 eller i det 12. Aarhun- drede. I Baade foregik Ösningen vqd Hjälp af smaa Ösekar (austrker).

Krigsskibene og alle större Skibe var forsy- nede med et Järnanker, af lignende Form som nu (se Fig. 7), og ligeledes med et Bradspil (vinda), der synes at have väret stillet tät foran Masten, og som saavel tjente til at rejse og lägge denne som til at lette Ankeret.

Krigsskibenes Mandskab bestod af en Skibs- hövding, en Skibsförer eller Styrmand og et större eller mindre Antal Rorkarle (háseti, hömlu- madr), hvilken Benävnelse synes at have om- fattet alle de om Bord värende Krigere med Und- tagelse af Befalingsmändene. Hertil kom der en Kok eller Madsvend, som det dog (i alt Fald paa Handelsskibe) först blev Skik at have i det 11. Aarhundrede, medens tidligere Mandskabet skiftevis sörgede for Madlavningen, der paa Grund af de ufuldkomne Ildsteder själden eller aldrig kunde foregaa om Bord, saa at Kokken, naar der skulde koges noget eller laves varm Mad, maatte sättes i Land for dèr at koge Maden, som der- efter blev bragt om Bord. Naar man sejlede til Havs, maatte man altsaa nöjes med kold og tör Kost alene, som hver isär maatte tage med (far-nest). Drikken derimod var fälles for alle. Den opbevaredes dels i et Kar med Laag over, der stod ved Masten, dels i smaa Tönder {verplar), hvorfra man kom Drik i Karret, efterhaanden som dette blev tömt.

Besätningens Störrelse var naturligvis höjst forskjellig, Paa de mindre Krigsskibe var den sädvanlige Besätning

kun 20-40 Mand, paa de större 60-80 og derover helt op til 320, der er det störste Antal, som findes omtalt paa ét Skib. Paa Handelsskibene var Besätningen ofte kun 10-12 Mand, men dog ret jävnlig 20-30 og kunde endogsaa naa op til 40 Mand.

Krigsskibenes Hastighed kan ikke nöjagtig opgives efter de Meddelelser, der haves herom i Oldskrifterne. Men disse synes dog närmest at vise, at denne gjennemgaaende ikke var synderlig stor, hvad der ogsaa er let forklarligt, naar man tänker paa, at de overvejende var Rofartöjer, skjönt de ogsaa benyttede Sejl. Handelsskibenes Hastighed var derimod en hel Del större, og om denne haves ret gode Oplysninger. De Skibe, der gik imellem Norge og Island, siges saaledes at have löbet med en Gjennemsnitshastighed af 3 1/2 Sömil i Vagten (4 Timer), hvilket ikke er stort mindre, end hvad der nu om Stunder regnes i Gjennemsnit for Sej- ladsen mellem Kjöbenhavn og Island, nemlig 3-4 Mil i Vagten. Om et enkelt Skib fortälles, at det i Aaret 1024 sejlede fra Möre i Norge til det nuvärende Handeissted Eyrarbakki paa Island i Löbet af 4 Dögn. Da Afstanden mellem disse Steder kan regnes til 200 Sömil, har det altsaa tilbagelagt 50 Mil i Dögnet eller godt og vel 8Mil i Vagten, hvilken Gjennemsnitshastighed nu hörer til de store Själdenheder under Sejladsen mellem Kjöbenhavn og Island.

Om Efteraaret blev Skibene trukne paa Land, hvor de blev staaende Vinteren over i et Skibs- skur. For at faa Skibet til at glide lettere, blev der lagt Rullestokke under Kjölen, og denne var derfor gjärne forsynet med et skjärmende Un- derlag eller Beklädning (drag). Naar et Skib enten skulde träkkes paa Land, eller skydes i Söen, havde enhver Skibsförer (saavel for Handelsskibe som for Krigsskibe) Ret til at forlange af de När- mest boende Bönder, at de og deres Folk skulde hjälpe til ved Skibsträkningen, og disse var da pligtige til at möde og ifaldt större Böder, dersom de undlod at efterkomme en herom til dem rettet Opfordring.Til Billederne.

Af de her i Texten trykte Afbildninger er Fig. 1 gjengivet efter N. Nicolayseos Bog »Langskibet fra Gokstid ved Sande- fjord«. Figg. 2-7 er tegnede af Kunstmaler E. Rondahl, Nr 2-3 og 5-6 efter Afbildninger i Nicolaysens Bog samt efter Modellen af Gokstadskibet i Nationalmusäet i Kjöbenbavn, medens Nr. 4 og Nr. 7 er tegnede dels med Gokstadskibet, dels med Afbildninger af Skibe paa det bekjendte Bayeuxtapet (fra det 11. Aarh.) som Forbillede. Saaledes er Dragehovedet og Dragehalen tagne fra Bayeuxtapetet. Som det närmeste Forbillede for Topkastellet (Mastekurven) har tjent en i »Aar- böger for nordisk Oldkyndighed og Historie« 1872 (S. 242) gjengivet Afbildning efter et i Venedig opbevaret Haandskrift (»De machinis«) fra 1449.

De, der maatte önske udförligere Oplysninger om Nord- boernes Skibe i Vikinge- og Sagatiden, henvises til fölgende Värker og Afhandlinger: »Grundriss der Germanischen Philologie« herausgegeben von Hermann Paul (2. Udg.), XII. Abschnilt (1898), 1. »Skandinavische Verhältnisse« von Valtýr Gudmundsson und Kristian Kålund (§§ 49-60 »SchilIe« af V. G.)i bvor alle de oli^nordiske Navne paa de forskjellige Arter Skibe og Skibsdele findes anförte. N. E. Tuxen: »De nordiske Langskibe« i »Aarbager for nordisk Oldkyndighed og Historie« 1886 (S. 49-134). N. Nicolaysen: »Langskibet fra Gokstad ved Sandefjord«, Kristiania 1882."Udvalget for Folkeoplysningens Fremme" haar bl. a. udgivet fölgende Skrifter

C. Rosenberg: Träk af Livet poaa Island i Fri- stadstiden. Med Kort og Bill. Tillägg: Den islandske Bolig i Fristadstiden, af Dr. Valtýr Gudmundsson, 1894 (Folke- läsning Nr. 41)

Valtýr Gudmundsson: Den islandske Bolig i Fristadstiden, Med Bill. 1894. (Särtryk Nr. 168)

Snorre Sturlasson: Olaf Tryggvessons Saga. Ved Dr. Fr. W. Horn. Med Tilläg: Nordboernes Skibe i Vikinge- Saga- tiden, af Dr. Valtýr Gudmundsson. Med Bill. 1900. (Folkel. Nr. 243)

G. Cedershiöld: De gamle islandske Skind- böger. Oversat af A. Dahl. 1893. (Sär- tryk Nr. 173)

Chr. Dorph. Kongespejlet i Uddrag. 1892. (Folkel. Nr. 186)

Sv. Grundtvig: Kong Knud den hellige, efer Knytlingssaga. 1884 (Folkel. Nr. 27)

Joh. C. H. R. Steenstrup: Englands Erobring ved Hertug Vilhelm af Normandiet. Med Kort og Bill. 1877. (Folkel. Nr. 94)

Fr. Winkel Horn: Nordboernes Rejser till Amerika. 1890. (Särtryk Nr. 32)

August 1900

G. E. C. Gad.Universitetsboghandler Vimmelskaftet 31, Kjöbenhavn N.